

Het verslag van de vorige vergadering (24 november 2020) wordt **goedgekeurd**.

Bijkomende budgetten Vervoer op Maat: goedkeuring

Atelier\demitro2 geeft aan dat er een pakket op tafel ligt voor de invulling van de bijkomende budgetten Vervoer op Maat voor 2022. Dit werd reeds besproken op de vervoerregioraad van 24 november 2020 en kwam ook aan bod tijdens de bilaterale gesprekken die plaats vonden tussen 18 november en 11 december.

Een aantal verdere opmerkingen worden geformuleerd.

- Tielt geeft aan dat ze tijdens het bilateraal gesprek (d.d. 10 december 2020) een aantal opmerkingen hebben gedeeld. Ze lichten toe dat ze o.a. een versterking hebben gevraagd voor Schuiferskapelle.
 - Atelier\demitro2 bevestigt dat inwoners van Schuiferskapelle volgens de spelregels van het flex-vervoer rechtstreeks kunnen vervoerd worden naar Tielt (zie spelregels rond verplaatsingen tussen hoofd- en deekernen). Atelier\demitro2 geeft aan dat in de vorige vervoerregioraad het voorbeeld werd gegeven van een verplaatsing tussen Torhout en zijn deelgemeenten, maar verduidelijkt dat dit ook voor de andere gemeenten geldt.
 - Tielt geeft aan dat dit reeds een belangrijke nuance is.
- Daarnaast geeft Tielt aan dat ze vragende partij zijn om het station van Tielt langer te bedienen. Tielt stelt dat deze vraag nog niet beantwoord werd.
 - DMOW geeft aan dat deze vraag ook in andere gemeenten leeft. Binnen de budgetten zou het niet mogelijk zijn om het avondvervoer zoals het zou voorzien worden rond het regionaalstedelijk gebied uit te breiden naar de volledige vervoerregio.
 - Er wordt opgemerkt dat de budgetten van Vervoerregio Midwest slechts 2% bedragen van de totale portefeuille op Vlaams niveau.
 - DMOW geeft verder aan dat het avondvervoer voor het regionaalstedelijk gebied is uitgetekend aan de hand van dezelfde principes die in andere regionaalstedelijke gebieden worden toegepast.
 - DMOW stelt verder dat er op termijn wel zou kunnen gekeken worden om bijvoorbeeld de amplitude van het flex-vervoer uit te breiden. Daarbij merkt DMOW op dat het weinig zinvol zou zijn om bijvoorbeeld op slechts één verbinding in Tielt avondbediening te voorzien.
 - Tielt stelt dat er momenteel te weinig perspectief is rond een eventuele evolutie in de toekomst.
 - DMOW geeft aan dat de budgetten zullen toenemen in 2023 en 2024, maar stelt dat het voorbarig lijkt om al een beslissing te vragen rond de invulling hiervan, gelet op het feit dat het nog mogelijk zou moeten zijn om het VoM te evalueren en bij te sturen.
 - Daarnaast stelt DMOW dat er ook een lange termijn visie voor het OV zal worden uitgetekend in het kader van het RMP. Indien er vanuit de vervoerregio een duidelijk vraag is om op termijn op die manier te groeien, dan zal dit op die manier moeten worden meegegeven aan de Vlaamse regering. Daarbij geeft DMOW aan dat het RMP ook door de Vlaamse regering zou moeten worden goedgekeurd.
 - DMOW stelt verder dat het OV-aanbod in de regio rond Tielt er op vooruit zou gaan t.o.v. de huidige situatie.
 - Atelier\demitro2 vult verder aan dat er onder andere een uurverbinding naar Aalter en Waregem zou komen.
 - Tielt stelt dat ze niet verwachten dat er 's avonds elk halfuur een bus langs het station zou rijden.

- DMOW geeft aan dat dit desondanks niet mogelijk zou zijn binnen de budgetten van 2022.
- DMOW geeft verder aan dat ook Ingelmunster, Lichtervelde en Torhout geen bediening hebben aan het station.
 - Ingelmunster geeft aan dat zij vragende partij zijn om de avondbediening die zou voorzien worden tot in Izegem door te trekken tot aan het station van Ingelmunster. Ingelmunster geeft daarbij aan dat het vreemd lijkt dat er een verbinding zou zijn tot in Oekene, maar niet in Ingelmunster.
 - De Lijn geeft aan dat doorrijden tot Ingelmunster zou impliceren dat er een bijkomend voertuig en een bijkomende chauffeur zou nodig zijn. De meerkost hiervan is significant.
 - Ingelmunster geeft aan dat ze dit wel een meerwaarde zouden vinden voor de jeugd.

De vervoerregioraad besluit dat het bij de groei van de budgetten prioritair lijkt om in te zetten op avondvervoer over de volledige vervoerregio. Daarnaast stelt de vervoerregio dat het signaal kan gegeven worden aan de minister dat de budgetten voor de vervoerregio – ondanks de voorziene groei – ontoereikend blijven.

Onder deze twee voorwaarden, keurt de vervoerregioraad de invulling van de bijkomende budgetten Vervoer op Maat goed.

Mobipunten: goedkeuring

Atelier\demitro2 licht toe dat elke gemeente bilateraal werd geconsulteerd, en dat op basis daarvan een aantal bijkomende mobipunten werden geselecteerd. De kaart opgenomen in de presentatie is een reflectie daarvan.

- Roeselare vraagt waar het mobipunt ter hoogte van 3A zou ingericht worden. In het bijzonder merkt Roeselare op dat dit mogelijks op grond van het AZ Delta terecht zou komen.
 - DMOW geeft aan dat er in het voorjaar zou gekeken worden naar de gedetailleerde inrichting van de mobipunten. De exacte locaties zouden ook dan worden uitgewerkt. DMOW wijst er op dat het in het bijzonder van belang is dat de deelmobiliteit tijdig kan uitgerold worden.
 - DMOW verduidelijkt dat het BVR niet per se uitsluit dat het mobipunt op een privéterrein komt.
- Roeselare vraagt of het de bedoeling zou zijn om alle mobipunten te realiseren tegen 1 januari 2022.
 - DMOW geeft aan dat de faciliteiten die binnen het VoM voorzien worden – met andere woorden deelfietsen en deelwagens – zouden moeten uitgerold worden tegen 01/01/2022. Waarschijnlijk zullen niet alle andere mobipunten tegen dan ingericht zijn als volwaardig mobipunt.
- Tielt vraagt of het mobipunt ter hoogte van het Industrierrein Zuid op de kaart moet worden aangeduid.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit niet op de kaart hoort, gezien het zou gaan om een buurtmobipunt in nabijheidslogica. Dit hoeft dus niet door de vervoerregioraad te worden goedgekeurd.

De locaties van de mobipunten worden **goedgekeurd**.

Regionaal Mobiliteitsplan Fase 2: Doelstellingen: Bespreking

Atelier\demitro2 licht toe dat de tweede fase van het regionaal mobiliteitsplan werd opgestart. Deze fase focust op het bepalen van doelstellingen en het opbouwen van een strategische visie. Hiertoe werden reeds een aantal discussies gevoerd met de leden van de ambtelijke werkgroep. Vandaag wordt teruggekoppeld over de doelstellingen. Belangrijk hierbij is het onderscheid tussen strategische en operationele doelstellingen. Atelier\demitro2 licht verder toe dat de doelstellingen vertrekken van doelstellingen geformuleerd in de beleidsplannen van de hogere overheden. Onder elke strategische doelstelling zitten telkens een aantal operationele doelstellingen vevat. Voor deze operationele doelstellingen kan de vervoerregioraad het ambitieniveau scherpstellen.

Atelier\demitro2 licht de doelstellingen toe, waarna een aantal opmerkingen worden geformuleerd.

Strategische doelstelling 1: Anders

We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant

- Meulebeke geeft aan dat er ambities moeten geformuleerd worden, maar uit de bezorgdheid dat de termijnen die in de operationele doelstellingen opgenomen zijn niet steeds realistisch zijn. Meulebeke stelt verder dat Vlaanderen ambitieus is, maar geeft aan dat de nodige budgetten daar ook tegenover zouden moeten staan.
 - Roeselare onderschrijft dat de termijnen voor de operationele doelstellingen soms te kort zijn, waardoor het moeilijk lijkt om draagvlak te vinden.
 - Hooglede beaamt dit, en stelt dat enige nuances soms vereist zal zijn.
- Izegem geeft aan dat er moet worden uitgegaan van de specificiteit van de regio. Volgens Izegem dient er dus in acht te worden genomen dat sommige vervoerregio's sterker zullen kunnen bijdragen aan de doelstellingen dan andere.
- Wat betreft de doelstelling rond modal shift voor het vrachtverkeer, stelt Izegem dat het kanaal een belangrijke drijver zal zijn, maar het lijkt bijzonder ambitieus om op negen jaar tijd een verdriedubbeling van het aandeel duurzame modi te bereiken. Izegem geeft aan dat het weinig waardevol lijkt om doelstellingen op te nemen die niet gehaald kunnen worden.
 - Atelier\demitro2 begrijpt deze opmerking, en geeft aan dat sommige Vlaamse doelstellingen voor de vervoerregio inderdaad ambitieus lijken. Daarbij merkt atelier\demitro2 op dat Vlaanderen in zijn geheel wel goed op weg is om deze doelstelling te halen.
 - DMOW geeft aan dat de doelstellingen inderdaad haalbaar moeten zijn. Elke vervoerregio is anders, waardoor het gevolg mogelijks kan zijn dat de doelstellingen moeten worden bijgeschaafd.
 - De provincie ondersteunt de bemerking van Izegem dat niet realistische doelstellingen niet moeten opgenomen worden. De provincie stelt voor om eventueel te kijken naar het relatieve aandeel, en te bepalen hoeveel de vervoerregio zou moeten bijdragen aan deze doelstelling, zodat Vlaanderen in zijn geheel de grens van 30% duurzame modi voor het goederenverkeer kan halen.
 - DMOW geeft aan dat het RMP een vertaling zal bieden van hoe de doelstellingen behaald moeten worden. Dit RMP zal ook goedgekeurd moeten worden op Vlaams niveau, waarbij de Vlaamse regering bijgevolg haar goedkeuring zal moeten geven aan de bijgestuurde doelstellingen.

- Izegem vraagt hoe het verkeersmodel rekening houdt met toekomstige evoluties. Zo stelt Izegem dat het fietsgebruik bijvoorbeeld op termijn kan toenemen.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat het model theoretisch is en met een aantal aspecten rekening houdt. Anderzijds heeft dit model wel zijn beperkingen.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat bijvoorbeeld de fietsinfrastructuur wel in detail is opgenomen in het verkeersmodel. De verwachte modal split van 2030 houdt dus rekening met bijvoorbeeld fietspaddossiers die al zijn goedgekeurd.
- Op vraag van de vervoerregio verduidelijkt atelier\demitro2 dat de doelstelling voor de modal shift van het personenvervoer door Vlaanderen wel per vervoerregio gedefinieerd lijkt, in tegenstelling tot de modal shift voor het goederenvervoer.
 - Roeselare geeft aan dat bezorgd te zijn dat ook deze doelstelling moeilijk te realiseren zal zijn.
 - Op vraag van Ardoorie geeft atelier\demitro2 aan dat de modal split bepaald kan worden aan de hand van de verkeersmodellen.
 - Ardoorie stelt dat deze verkeersmodellen niet met alle factoren rekening zouden houden, waardoor het hen moeilijk lijkt om hier exacte cijfers aan te koppelen.
- Roeselare vraagt of er zicht is op de modal split van eind 2020.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit momenteel niet per definitie op jaarbasis wordt bepaald, maar zal bekijken of hier intussen meer recente data rond beschikbaar is.
- Roeselare vraagt hoe de doelstellingen zouden worden geëvalueerd. Hierbij vragen ze of dit per gemeente zal gebeuren of vervoerregio-breed, en of er consequenties verbonden zouden worden aan het niet halen van de doelstellingen.
 - DMOW geeft aan dat er vandaag geen sanctiemaatregelen voorzien zijn.

Strategische doelstelling 2: Vlot

We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.

- Izegem geeft aan dat in de doelstelling rond de concurrentiepositie van de fiets zou moeten verduidelijkt worden wat de definitie is van 'verplaatsingen binnen het stedelijk gebied'. Izegem stelt verder dat door de congestie de verplaatsingen met de fiets vaak reeds even snel als met de auto.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat de afbakening van stedelijk gebied inderdaad een aandachtspunt is en zal dit verduidelijken.
- Tielt geeft aan dat ook voor deze doelstellingen geldt dat de financiering zal moeten volgen. Tielt geeft daarbij aan dat ook zij nastreven dat verplaatsingen met de fiets in het centrum sneller of even snel zijn als met de auto.
- Izegem vraagt hoe de verplaatsingstijdfactor voor het KN/AN wordt berekend. Als er deur-tot-deur wordt gerekend, dan zal het volgens Izegem altijd moeilijk zijn om een gelijkaardige snelheid te bereiken met het KN/AN als met de auto.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat voor- en natransport hierin wordt meegerekend. Dit verklaart ook waarom de omrijfactor zo hoog ligt. Een Vf-factor van 1 is dus quasi onmogelijk te realiseren.
 - Izegem vraagt wat de Vlaamse gemiddelden zijn, zodat ook deze doelstelling eventueel relatief kan bepaald worden.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat er eventueel een vergelijking kan gemaakt worden met andere stedelijke gebieden, maar niet zo zeer met een gemiddelde van Vlaanderen, gelet op de aanwezigheid van landelijke gebieden.

- Izegem merkt op dat de vervoerregio heel landelijk is, waardoor het niet correct lijkt om deze omrijfactor over heel de regio na te streven.

Gelet op het einduur van de vervoerregioraad, worden de overige doelstellingen op de volgende vergadering behandeld.

Varia

- Izegem geeft aan dat de vergaderingen elkaar snel op volgen, waardoor er soms weinig tijd is om voor te bereiden. Izegem stelt dat dit een aandachtspunt is.
 - DMOW geeft aan dat dit een terechte bemerking is, en verduidelijkt dat dit deels het gevolg was van de deadlines die voor het OV-plan voorop werden gesteld. Het zou de bedoeling zijn om het tempo in het verdere traject enigszins te temperen.
- DMOW licht toe dat de naam van de vervoerregio formeel werd gewijzigd naar 'Vervoerregio Midwest'

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEDEN

Karlos Callens	Ardoorie
Rita Demaré	Hooglede
Sophie Wittouck	Hooglede
Kurt Windels	Ingelmunster
Bert Maertens	Izegem
Eveline Vandenbogaerde	Ledegem
Ria Beeusaert-Pattyn	Lichtervelde
Dirk Verwilt	Meulebeke
Ward Vergote	Moorslede
Luc Derudder	Oostrozebeke
Ivan Delaere	Pittem
Griet Coppé	Roeselare
Francesco Vanderheugd	Staden
Vincent Byttebier	Tielt
Chris Casier	Torhout
Daisy Haydon	Wielsbeke
Hendrik Verkest	Wingene
Jurgen Vanlerberghe	Provincie West-Vlaanderen
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen
Saskia Verriest	Midwest
Margo Swerts	WVI
Vincent Huart	De Lijn
Kelly Vyaene	De Lijn
Laura Desimpelaere	De Vlaamse Waterweg
Rik Loyson	AWV

Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Kristof Devriendt	Atelier\demitro2 (Traject)
Dimitri De Backer	Atelier\demitro2 (Mint)
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Inge Feys	Departement MOW
Frederik Potvliege	Departement MOW